रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 296] नई दिल्ली, सोमवार, अक्तूबर 20, 2014/आश्विन 28, 1936
No. 296] NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 20, 2014/ASVINA 28, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 अक्तूबर, 2014

सं. टीएएमपी/31/2014–केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास के अधीन कोलकाता डॉक सिस्टम के कंटेनर टर्मिनल में सीमाशुल्क निरीक्षण (ऑन व्हील अथवा अन्यथा दोनों) के लिए दर के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/31/2014–केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास ——— **आवेदक**

कोरम:

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश
(सितम्बर 2014 के 30वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास के अधीन कोलकाता डॉक सिस्टम के कंटेनर टर्मिनल में सीमाशुल्क निरीक्षण (ऑन व्हील अथवा अन्यथा दोनों) के लिए दर के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 6 जून, 2014 से संबंधित है।

2.1. केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 6 जून, 2014 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:–

(i) केओपीटी कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) में कंटेनर टर्मिनल के भीतर निर्यात एफसीएल कंटेनर के सीमाशुल्क निरीक्षण/जाँच के लिए पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र विकसित कर रहा है।

(ii) टर्मिनल में उक्त सुविधा के अभाव में, उपयोक्ताओं को शिपमेंट के लिए कंटेनर टर्मिनल में जाने से पहले सीमाशुल्क निरीक्षण/जाँच के लिए अपना निर्यात एफसीएल कंटेनर (कस्टम एक्साइज सील के तहत आने वालों को छोड़कर) बाह्य सीएफएस से लेना होगा।

(iii) प्रस्तावित सुविधा द्वारा, यह उम्मीद है कि सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रतीक्षारत निर्यात एफसीएल कंटेनर के साथ पूरे टर्मिनल में ट्रकों की भीड़ समाप्त हो जाएगी, इससे सम्पूर्ण उत्पादकता के सुधार में योगदान होगा, जिसका लाभ उपयोक्ताओं को मिलेगा।

(iv) टर्मिनल में सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए दर केओपीटी के दरमानों में उपलब्ध है। चूंकि इस गतिविधि विशेष के लिए ही लागत का मूल्यांकन और पृथक्कन मुश्किल है, इसलिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट लागत जमा दृष्टिकोण का पालन नहीं किया जा सका था।

(v) इसलिए, अन्य महापत्तनों में विभिन्न कंटेनर टर्मिनलों में समान प्रकार की सेवा के लिए टीएएमपी की अधिसूचित दरों के आधार पर, टर्मिनल के भीतर प्रस्तावित पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र में सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए उपयोक्ताओं पर रु. 500/– प्रति कंटेनर लेवी का प्रस्ताव किया है।

(vi) टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए अधिसूचित दर पत्तन दर पत्तन भिन्न होती है। यह विचार करते हुए कि इंडिया गेटवे टर्मिनल – कोचीन, हाल ही में विकसित किया गया एक टर्मिनल, में रु. 600/– प्रति कंटेनर की दर है और टीएएमपी ने केओपीटी के मामले में टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए डायमंड हारबर कंटेनर टर्मिनल परियोजना (डीएचसीटीपी) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में रु. 440/– प्रति कंटेनर अनुमोदित की है, टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रभार के रूप में रु. 500/– प्रति कंटेनर की दर प्रस्तावित की गई है।

(vii) केओपीटी न्यासी मंडल ने 9 मई, 2014 की अपनी बैठक में इस प्राधिकरण के अनुमोदन की शर्त पर टर्मिनल के भीतर पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र में सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए रु. 500/– प्रति कंटेनर की लेवी हेतु प्रस्ताव अनुमोदित किया था। (केओपीटी ने बोर्ड संकल्प की प्रतिलिपि संलग्न की है।)

(viii) तदनुसार, क्र.सं. 13 रूप में खंड क्र.सं. 14.1 में मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित प्रावधान शामिल किए जाएं।

क्र. सं.	सेवाएं	दर रु. में प्रति टीईयू
13	कंटेनर टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण	रु. 500/- प्रति कंटेनर

(ix) इसके अलावा, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 5 प्रतिशत की विशेष दर भी प्रस्तावित दर पर वसूल की जाएगी।

(x) यह सेवा शुरू किए जाने के लिए आशयित है और परिणामस्वरूप दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर तत्काल प्रभार कार्यान्वित करना होगा।

(xi) सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रस्तावित प्रभार के अलावा, यदि सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र में कोई सेवा विशेष उपलब्ध करवाई जाती है जिसमें पत्तन लेबर और/अथवा उपस्कर शामिल हो, केओपीटी के दरमानों के अनुसार प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(xii) 01–04–2014 से प्रभावी केओपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के दौरान, नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकृति–योग्य प्रतिलाभ 16 प्रतिशत पूरी तरह से लागू नहीं किया जा सका था। इस प्रकार, अनुमानित अतिरिक्त राजस्व अधिकतम सीमा के परे आरओसीई पर जोर नहीं देगा।

(xiii) इस संबंध में, केओपीटी ने एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंट्रस्ट इन कलकत्ता (एएसआईसी), कलकत्ता कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए) और कुछ वैयक्तिक उपयोक्ताओं के साथ विचार–विमर्श किया था और वे सभी केडीएस में कंटेनर टर्मिनल में पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र में सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए रु0 500/– प्रति कंटेनर की प्रस्तावित दर की वसूली के लिए सहमत थे।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी प्रस्ताव की एक प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। कुछ उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं, जिन्हें केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। एक अनुस्मारक देने के बाद, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2014 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपना प्रत्युत्तर दिया था।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर और प्रस्ताव की प्राप्ति के समय, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 26 जून 2014 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त, 2014 और 26 अगस्त, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केओपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं :–

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी का जवाब
(i)	इसके पत्र के पैरा 10 में, कंटेनर टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए दर रु. 500/– प्रति कंटेनर प्रस्तावित की गई है जबकि तालिका के शीर्ष में विवरण दर रु. में प्रति टीईयू दिया गया है। केओपीटी लेवी की सही इकाई स्पष्ट करे। यह उल्लेखनीय है कि विभिन्न कंटेनर टर्मिनलों में प्रचलित सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए दर	प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तावित रु. 500/– की दर प्रति कंटेनर दर है। इस संबंध में, प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए प्रासंगिक बोर्ड संकल्प सं. आर/21/केडीएस/टीएफसी/05/2014 दिनांक 9 मई, 2014 का अवलोकन करें। "दर रु0 में प्रति टीईयू" दर्शाती तालिका के शीर्ष के संबंध में, यह स्पष्ट

	दर्शाते हुए केओपीटी द्वारा प्रेषित सूची में, दरें प्रति कंटेनर आधार पर निर्धारित की गई हैं।	किया गया है कि केओपीटी के दरमानों का खंड (अर्थात् क्र. 14.1), जिसके अधीन उपर्युक्त नई दर उक्त विवरण के साथ तालिका शीर्ष वाली है। वैसे, प्रस्ताव जमा किए जाने के समय, "रु. 500/– प्रति कंटेनर" की प्रस्तावित नई दर के सापेक्ष विशेष उल्लेख के साथ शीर्ष के इसी विवरण को दोबारा प्रस्तुत/बनाए रखा गया है। इसके अलावा, "रु. 500/– प्रति कंटेनर" के बाद तालिका के दर कॉलम में केओपीटी के पत्र सं. वि./158/ख दिनांक 6 जून, 2014 के पैरा 10 में, "कृपया जांच करें कि क्या यह प्रति कंटेनर अथवा टीईयू है, शीर्ष कहता है कि यह प्रति टीईयू है" उल्लेख करते हुए कोष्ठक में गलती से टिप्पणी टाइप की गई थी, जिसे प्रस्ताव पर कार्यवाही किए जाने के समय नजरअंदाज किया जाए। असुविधा के लिए खेद है।
(ii)	बोर्ड की बैठक की कार्यवाहियों में प्रस्ताव का हिस्सा, प्रस्तावित लेवी के माध्यम से सृजित किए जाने के लिए अनुमानित राजस्व रु. 2.9 करोड़ प्रतिवर्ष परिमाणित किया गया है। यह स्थिति के आधार पर देखा गया है कि 58249 कंटेनर इस सुविधा को प्राप्त करेंगे। उक्त 58249 कंटेनर वर्ष 2014–15 के लिए 5.2 लाख टीईयू के कंटेनर यातायात के आधार पर प्रतिवेदित किए गए हैं। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, जिसका प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निपटान किया गया था, वर्ष 2014–15 के लिए कंटेनर यातायात 6.71 लाख टीईयू सुविचारित किया गया था। अतः, केओपीटी अतिरिक्त आय के पूर्वानुमानन के लिए कम कंटेनर यातायात पर विचार करने के लिए कारण स्पष्ट करें। केओपीटी 6.71 लाख टीईयू के यातायात के आधार पर अतिरिक्त आय की गणना करे।	रु. 2.9 करोड़ का परिकलन केवल केडीएस कंटेनर प्रहस्तन में मामले में किया गया था और एचडीसी कंटेनरों के मामले में नहीं किया गया था। उक्त प्रभार केडीएस पर वसूल किए गए थे ना कि एचडीसी में और तदनुसार, केओपीटी के 6.71 लाख टीईयू के लिए अतिरिक्त आय के ऐसे परिकलन की आवश्यकता नहीं है।
(iii)	मई 2014 में केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान के समय, प्रस्तावित दरों से केओपीटी द्वारा अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं लगाया गया था और वैसे इसे केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय इसे लागू नहीं किया गया था। अतः, केओपीटी मई 2014 में अनुमानित मौजूदा दरमानों में उपयुक्त समायोजनों का प्रस्ताव करे, ताकि केओपीटी में राजस्व तटस्थ स्थिति सुनिश्चित की जा सके।	यह देखा जाए कि दर वृद्धि से पहले प्रतिशत के रूप में केओपीटी का कुल घाटा 13.46 प्रतिशत था और कार्गो 2014–15 में –32.76 प्रतिशत था। टीएएमपी के अनुसार दरों में वृद्धि द्वारा संशोधन के बाद भी, समग्र रूप में केओपीटी के लिए –1.69 प्रतिशत का घाटा होगा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए –20.62 प्रतिशत होगा। तदनुसार, केओपीटी महसूस करता है कि रु. 2. 9 करोड़ की उपर्युक्त अतिरिक्त आय की वजह से किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

5. संदर्भित इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 अगस्त, 2014 को कोलकाता में केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने निवेदन किए थे।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:–

(i) केओपीटी कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) में कंटेनर टर्मिनल के भीतर निर्यात एफसीएल कंटेनर की सीमाशुल्क निरीक्षण/जांच करने के लिए पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र विकसित करने की प्रक्रिया में है। तदनुसार, पत्तन से प्राप्त प्रस्ताव कंटेनर टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण की सेवा प्रदान करने के लिए रु. 500/– प्रति कंटेनर की दर से वसूली करने के लिए है, जब सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र निकट भविष्य में प्रचालन में आ जाएगा। इसके अलावा, पेंशन निधि में अन्तर को पूरा करने के लिए हाल ही में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए केओपीटी के प्रस्ताव का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 5 प्रतिशत की विशेष दर भी वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) केओपीटी के प्रस्ताव में एनएसीएफएस की आपत्तियों में प्रस्तावित दर के मामले में दिखाई नहीं दिया था परन्तु इसकी एप्रीहेन्शन के बारे में कि प्रस्तावित प्रभार निर्यात के लिए टर्मिनल के भीतर लाया जा सकता है और गैर–सीमाशुल्क क्षेत्र में भरे गए कंटेनरों पर केओपीटी द्वारा वसूली की जा सकती है। केओपीटी का प्रस्ताव यह बाध्य नहीं करता है कि गैर–सीमाशुल्क क्षेत्र में भरे गए ऐसे कंटेनर सीमाशुल्क द्वारा ऑन–व्हील निरीक्षण के लिए केडीएस में विनियुक्त क्षेत्र में आने चाहिएं। गैर–सीमाशुल्क क्षेत्र में भरे गए कंटेनर शिपमेंट के लिए केडीएस में ले जाने से पहले सीमाशुल्क द्वारा जांच करने के लिए सीएफएस डॉक से जा सकते हैं; और, केओपीटी के प्रस्ताव में ऐसे कंटेनरों पर रु. 500/– की दर वसूल करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है।

(iii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.11.1 विनिर्दिष्ट करता है कि वसूली–योग्य प्रशुल्क/प्रभार प्रदत्त सेवाओं/उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं से शुरू होगा। केओपीटी ने निरीक्षण के लिए सुविधा उपलब्ध करवाने की परिकल्पना की है। तथापि, केओपीटी ने केवल सीमाशुल्क निरीक्षण की सेवा के लिए सुविधा के प्रावधान से संबंधित लागत को पृथक किया है और मुश्किल अभिव्यक्त की है।

(iv) विभिन्न महापत्तन न्यासों में प्रचालन कर रहे बीओटी कंटेनर टर्मिनलों के दरमानों में निर्धारित सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रशुल्क लगभग रु. 400/– प्रति कंटेनर से रु. 600/– प्रति कंटेनर के बीच है। पीपीपी मोड पर केओपीटी में डायमंड हारबर में विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सीमाशुल्क निरीक्षण निरीक्षण के लिए प्रशुल्क लगभग रु0 440 प्रति कंटेनर है।

(v) केओपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 500/– प्रति कंटेनर की दर अन्य कंटेनर टर्मिनलों में प्रचलित सीमाशुल्क निरीक्षण की दरों की सीमा के भीतर देखी गई है। तथापि, यह केओपीटी में पीपीपी परियोजना के लिए यथा अनुमोदित रु. 440/– प्रति कंटेनर की संदर्भ दर से अधिक है। वास्तव में उक्त संदर्भ दर लागू वृद्धि कारक लागू किए जाने के बाद थोड़ा अधिक होगा। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी के प्रशुल्क को ऐतिहासिक लागतों, लीजेसी लागतों, मजदूरी संशोधनों के प्रभाव आदि में लिया गया है, जोकि नए पीपीपी प्रचालक के साथ मामला नहीं हो सकता है। अतः, ऐसे दो दरों से तुलना करना उपयुक्त नहीं होगा जो तुलनीय नहीं हों।

यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी के साथ विचार–विमर्श करने वाले उपयोक्ताओं ने सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए रु. 500/– प्रति कंटेर की दर वसूल करने के लिए अपनी सहमति दे दी थी। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण केवल इस सेवा के लिए लागत का निर्धारण करने के लिए केओपीटी द्वारा अभिव्यक्त मुश्किल को स्वीकार करते हुए रु. 500/– प्रति कंटेनर की दर के लिए केओपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए प्रवृत्त है।

(vi) केओपीटी, वर्ष 2014–15 और 2015–16 के दौरान केडीएस में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के आधार पर और रु. 500/– प्रति कंटेनर की प्रस्तावित दर ने रु0 2.90 करोड़ प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय परिमाणित की है।

चूंकि प्रस्तावित दर से केओपीटी द्वारा अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं लगाया गया था और केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय किए जाने के समय लागू नहीं किया गया था, इसलिए यह तर्क हो सकता है कि कुछ अन्य दर राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए समयोजित की जानी चाहिए।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि राजस्व तटस्थता स्थिति सुनिश्चित करने का प्रश्न तब पैदा होता है जब पत्तन को पहले से प्रशुल्क दिया जा चुका हो जो भी इसके लिए देय हो, अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर, और उसके बाद इसे दोबारा नया प्रशुल्क प्रदान किया जाना है। तथापि, केओपीटी के मामले में, यहां पर दोहराना प्रासंगिक है कि फरवरी 2014 में निपटान किए गए केओपीटी सामान्य संशोधन मामले से संबंधित कार्यवाहियों में, पत्तन ने इस आधार पर 10 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के स्थान पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ केवल 12 प्रतिशत की मांग की थी कि 16 प्रतिशत आरओसीई से मूल दरों में भारी वृद्धि किए जाने की आवश्यकता होगी। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, केवल 12 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया था और तदनुसार वृद्धि आच्छादित नहीं किए घाटे की कुछ मात्रा छोड़ते हुए तत्कालीन मौजूदा प्रशुल्क पर स्वीकार किया गया था। अतः, राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए, कुछ अन्य दर में समायोजन का प्रश्न अब नहीं उठा था।

(vii) सीमाशुल्क जांच के प्रभारों पर 5 प्रतिशत विशेष लेवी वसूल करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में, इस तर्क की गुंजाइश है कि केओपीटी द्वारा सीमाशुल्क जांच के प्रभारों पर 5 प्रतिशत विशेष लेवी की वसूली, जो केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान के दौरान पूर्वानुमानित नहीं किया गया था, पेंशन देयता के लिए निर्धारित राशि अधिक रु. 0.29 करोड़ (रु. 2.9 करोड़ वार्षिक अतिरिक्त आय x 2 वर्ष x 5%) की राशि वसूल करते हुए पत्तन को जाएगा। इस संबंध में, यहां पर दोहराना प्रासंगिक होगा कि सामान्य संशोधन आदेश में यथा उल्लिखित, पेंशन लेवी लगभग 5.34 प्रतिशत परिगणित की गई थी। तथापि, वर्तमान के लिए, केओपीटी को चालू प्रशुल्क चक्र में 5 प्रतिशत की विशेष दर वसूल किए जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता रहा है और इस स्थिति की इसके दरमानों के अगले संशोधन के समय समीक्षा की जानी थी। इस प्रकार, लगभग रु. 0.42 करोड़ (रु0 124.87 करोड़ की पेंशन देयता x 0.34%) की पेंशन देयता बिना कवर किए छोड़ दी गई है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा सीमाशुल्क जांच प्रभारों की 5 प्रतिशत विशेष लेवी की वसूली का कोई अनावश्यक लाभ अर्जित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

8.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है और केओपीटी को निदेश देता है कि केओपीटी के मौजूदा दरमानों में भाग –II–कंटेनर तथा कंटेनरयुक्त कार्गो पर प्रभार के अधीन खंड 14.1 (कंटेनर/कंटेनर पोत के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार) के अधीन क्र.सं. 13 रूप में निम्नलिखित प्रावधान शामिल करता है:–

"

क्र. सं.	सेवाएं	दर रु. में
13.	कंटेनर टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण	रु. 500/– प्रति कंटेनर

"

8.2. केओपीटी ने पृथक्कृत सीमाशुल्क निरीक्षण क्षेत्र के विकास के कार्य को पूरा करने पर दर की वसूली करने का प्रस्ताव किया है। इसने वसूली के लिए उपयोक्ताओं की सहमति भी प्राप्त की है। अतः, अनुमोदित दर कोलकाता डॉक सिस्टम के कंटेनर टर्मिनल में सीमाशुल्क निरीक्षण सुविधा के शुरू होने की तारीख अथवा इस मामले में पारित आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख, जो भी पहले हो, से लागू की जाएगी।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन–III/4/असा./143/2014]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th October, 2014

No. TAMP/31/2014-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust for fixation of rate for Customs inspection (both on wheel or otherwise) at Container Terminal of Kolkata Dock system under Kolkata Port Trust, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/31/2014-KOPT

Kolkata Port Trust **- - - - -** **Applicant**

QUORUM:

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2014)

This case relates to the proposal dated 6 June 2014 received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of rate for Customs inspection (both on wheel or otherwise) at Container Terminal of Kolkata Dock system under Kolkata Port Trust.

2.1. The main points made by KOPT in its proposal dated 6 June 2014 are summarized below:

(i) The KOPT is developing a segregated Customs Inspection Area to facilitate Customs inspection/ examination of export FCL container within the Container Terminal at Kolkata Dock System (KDS).

(ii) In the absence of the said facility at the Terminal, the users have to take their export FCL container (except those coming under Central Excise Seal) outside CFS for Customs inspection / examination before moving to Container Terminal for shipment.

(iii) By virtue of the proposed facility, it is expected that crowding of trucks all over the Terminal with Export FCL container awaiting customs inspection would ease out, thereby contributing to improvement of all-round productivity, the benefit of which would be reaped by the users.

(iv) No rate for Customs inspection in the Terminal is available in KOPT's Scale of Rates. As assessment and segregation of cost only for this particular activity is difficult, the Cost plus approach as stipulated in the Tariff Guidelines of 2005 could not be adhered.

(v) Therefore, it is proposed to levy ₹ 500/- per container on the users for customs inspection at the proposed segregated Customs inspection area within the Terminal, based on TAMP's notified rates for similar type of service at various Container Terminals in other Major Ports.

(vi) The notified rate for Customs Inspection within the Terminal varies from port to port. Considering that India Gateway Terminal – Cochin, a recently developed Terminal has a rate of ₹ 600/- per container and that TAMP has recently approved ₹ 440/- per container as Reference Tariff for Diamond Harbour Container Terminal Project (DHCTP) for Customs Inspection within the Terminal in the case of KOPT, the rate of ₹ 500/- per container is proposed as charge for Customs inspection within the Terminal.

(vii) The KOPT Board of Trustees in its Meeting held on 9 May 2014 has approved the proposal for levy of ₹ 500/- per container for customs inspection at the segregated customs inspection area inside the Terminal subject to approval of the Authority. [The KOPT has attached a copy of Board resolution.]

(viii) Accordingly, the following provision in the existing Scale of Rates at Clause S.14.1 as Sl. No. 13: may be incorporated.

Sl. No.	Services	Rate in ₹ Per TEU
13	Customs Inspection within the Container Terminal	₹ 500/- per container

(ix) Further, the special rate of 5% approved by the Authority will also be levied on the proposed rate.

(x) It is intended to introduce the service and consequently implement the charge immediately on an adhoc basis till the rate is finally notified.

(xi) In addition to the proposed charge for customs inspection, if any specific service at the customs inspection area is provided which involves port labour and/ or equipment, the charges as per the Scale of Rates of KOPT would be levied.

(xii) It is expected to generate revenue of ₹ 2.90 crores per annum. During general revision of Scale of Rates of KOPT effective from 01.04.2014, the maximum permissible return on Capital Employed of 16% could not be factored fully. Thus, the estimated additional revenue will not push the ROCE beyond the maximum limit.

(xiii) In this connection, the KOPT has consulted Association of Shipping Interest in Calcutta (ASIC), Calcutta Customs House Agent's Association (CCHAA) and some individual users and all of them have agreed to the levy of proposed rate of ₹500/- per container for Customs Inspection at the segregated Customs Inspection Area at Container Terminal at KDS.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal was forwarded to the concerned users/ user organizations for their comments. Some of users have furnished their comments, which were forwarded to the KOPT as feedback information. After a reminder, the KOPT vide its letter dated 20 August 2014 has responded on the comments of the users.

4. On a preliminary scrutiny of the proposal and while acknowledging the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 26 June 2014 to furnish additional information / clarification. The KOPT has responded vide its letter dated 19 August 2014 and 26 August 2014. The queries raised by us and response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of KOPT
(i)	In para 10 of its letter, the rate for custom inspection within the Container Terminal is proposed as ₹500/- per container whereas in the heading of the table the description is given as Rate in ₹ Per TEU. The KOPT to clarify the correct unit of levy. It is noteworthy that in the list furnished by the KOPT reflecting the rate for customs inspection prevailing in Various Container Terminals, the rates are prescribed on Per Container basis.	The rate of ₹500/- proposed before the Authority is a per container rate. In this connection, the relevant Board resolution No. R/21/KDS/TFC/3/05/2014 dated 9 May 2014 attached with the proposed may kindly be referred. Regarding the heading of the table showing "Rate in ₹ per TEU", it is clarified that the clause of KOPT's Scale of Rates (i.e. S.14.1), under which the aforesaid new rate is proposed to be incorporated as Sl. No. 13 is having the table head with the said description. As such, while submitting the proposal the same description of the heading has been reproduced/maintained, with specific mention against the proposed new rate **'₹ 500/- per container'**. Further, at para 10 of KOPT letter no. Fin/158/B dated 6 June 2014, in the rate column of the table after "₹500/- per container", a note was erroneously typed within a bracket mentioning "Please check whether it is per container or TEU, the heading says it is per TEU", which may kindly be ignored while processing the proposal. The inconvenience cause is regretted.
(ii)	In the proceedings of the Board Meeting forming part of the proposal, the revenue estimated to be generated through the proposed levy is quantified at ₹2.9 crores per annum. This is seen to be based on the position that 58249 containers would avail this facility. The said 58249 containers is reported to be based on a container traffic of 5.2 Lakhs TEU's for the year 2014-15.	The computation of ₹2.9 crores had been made with respect to KDS container handling only and not with respect to HDC containers. The said charges will be realized at KDS and not at HDC and accordingly, no such computation of additional income is required for 6.71 lakhs TEUs of KOPT.

	In this connection, it is relevant to mention that in the general revision proposal of KOPT, which was recently disposed by the Authority, the container traffic for the year 2014-15 was considered a 6.71 lakh TEUs. The KOPT to, therefore, explain the reason for considering a lower container traffic for projection of additional income. The KOPT to calculate the additional income based on the traffic of 6.71 lakh TEUs.	
(iii)	At the time of disposal of the General Revision proposal of KOPT in May 2014, the additional income estimated to be earned by KOPT from the proposed rates had not been anticipated and as such the same has not been factored while deciding the general revision proposal of KOPT. The KOPT to, therefore, propose suitable adjustments in its existing Scale of Rates approved in May 2014, so as to ensure a revenue neutral position at KOPT.	It may be noted that the total deficit of KOPT in terms of percentage before rate increase was 13.46% and Cargo was -32.76% in 2014-15. Even after moderation by increase in rates as per TAMP, there would a deficit of -1.69% for KOPT as a whole and -20.62% for Cargo handling activity. Accordingly, KOPT feels that no adjustment is required due to aforesaid additional income of ₹2.9 crores.

5. A joint hearing in this case in reference was held on 22 August 2014 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the KOPT has made submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

7. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) The KOPT is in the process of developing a segregated Customs Inspection Area to facilitate Customs inspection/ examination of export FCL container within the Container Terminal at Kolkata Dock System (KDS). Accordingly, the proposal from the port is to enable it levy a rate of ₹500/- per container for rendering the service of Customs Inspection within the Container Terminal, when the Customs Inspection Area becomes operational in near future. Further, the special rate of 5% approved by this Authority while disposing of the proposal of KOPT for general revision of its Scale of Rates recently, to bridge the gap in Pension Fund, is also proposed to be levied.

(ii) The objections of NACFS to the proposal of KOPT does not appear to be with respect to the proposed rate but about its apprehension that the proposed charge may be levied by the KOPT on the containers stuffed at the non-customs area and brought inside the terminal for export. The proposal of the KOPT does not compel that such containers stuffed at the non-customs area should come to the designated area in KDS for on-wheel inspection by customs. Containers stuffed at non-customs area can move to off dock CFS for examination by customs before it is brought to the KDS for shipment as clarified by KOPT; and, the proposal of the KOPT does not propose to levy the rate of ₹500/- on such containers.

(iii) Clause 2.11.1 of 2005 tariff guidelines stipulates that tariff/ charges leviable shall be commensurate with the services rendered/ facilities provided. The KOPT envisages to provide the facility for inspection. However, the KOPT has expressed difficulty to assess and segregate the cost pertaining to the provision of facility for service of Customs inspection alone.

(iv) The tariff for Customs Inspection prescribed in the Scale of Rates of BOT Container terminals operating at various Major Port Trusts ranges from about ₹ 400/- per container to ₹ 600/- per container. The tariff for Customs Inspection prescribed in the Reference Tariff Schedule of Container Terminal to be developed at Diamond Harbour at the KOPT on PPP mode, is around ₹ 440 per container.

(v) The rate of ₹ 500/- per container proposed by the KOPT is seen to be within the range of rates of Customs Inspection prevailing at other Container terminals. It is however, more than the reference rate of ₹ 440/- per container as approved for the PPP project at KOPT. In fact the said reference rate would be slightly higher after the applicable escalation factor is applied. In this regard, it is relevant here to mention that in general, the tariff of KOPT takes into account the historical costs, legacy costs, impact of the wage revisions etc., which may not be the case with the new PPP operator. Therefore, it may not be appropriate to compare two rates, which are not at all comparable.

It is noteworthy that the users consulted by KOPT have given their consent for levy of rate of ₹ 500/- per container for Customs Inspection. That being so, this Authority is inclined to endorse the proposal of the KOPT for the rate of ₹500/- per container, recognizing the difficulty expressed by KOPT to assess the cost for this service alone.

(vi) The KOPT, based on the container traffic estimated to be handled at the KDS during the years 2014-15 and 2015-16 and the proposed rate of ₹ 500/- per container has quantified the additional income to the tune of ₹ 2.90 crores per annum.

Since the additional income estimated to be earned by KOPT from the proposed rate had not been anticipated and factored while deciding the general revision proposal of KOPT, there may be an argument that some other rate should be adjusted to maintain revenue neutral position.

In this regard, it is relevant here to mention that the question of ensuring a revenue neutral position arises when a port has already been given tariff whatever is due to it, based on the estimated cost position and thereafter it is to be again granted a new tariff. However, in the case of KOPT, it is relevant to recall that in the proceedings relating to the KOPT general revision case disposed in February 2014, the port had sought Return on Capital employed to the tune of 12% only, as against the maximum permissible return of 16% on the ground that 16% ROCE would have required steeper increase in basic rates. Thus, based on the request made by the KOPT, Return to the tune of 12% only was allowed and accordingly increase was allowed at the then existing tariff, leaving some quantum of deficit uncovered. Therefore, the question of adjustment in some other rate now, to maintain revenue neutral position does not arise.

(vii) With regard to the proposal of the port to levy the 5% special levy on the charges of customs examination, again there is a scope of argument that levy of 5% special levy on the charges of customs examination by the KOPT, which had not been anticipated during the disposal of the general revision proposal of KOPT, will lead to port recovering an amount of ₹ 0.29 crores (₹ 2.9 crores per annum additional income x 2 years x 5%), more than the amount determined towards the pension liability. In this connection, it is relevant to recall that as mentioned in the general revision Order, the pension levy had worked out to about 5.34%. However, for the present, the KOPT has been authorized to charge a special rate of 5% in the current tariff cycle and the position was to be reviewed at the time of the next revision of its Scale of Rates. Thus, the pension liability to the tune of about ₹0.42 crores (Pension liability of ₹124.87 crores x 0.34%) has been left uncovered. Thus, the question of port earning any undue benefit out of levy of 5% special levy of the Customs Examination charges does not arise.

8.1. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the proposal of KOPT and directs the KOPT to insert the following provision as Sl. no. 13. under Section 14.1 (Charges for Miscellaneous Services rendered to container/container vessel) under Part – II – Charges on Container and Containerized Cargo, in the existing Scale of Rates of KOPT:

"

Sl. No.	Services	Rate in ₹
13.	Customs Inspection within the Container Terminal	₹ 500/- per container

"

8.2. The KOPT has proposed to levy the rate upon completion of the work of development of segregated custom inspection area. It has also obtained the consent of the users to the levy. Therefore, the rate approved will be made effective from the date of commencement of the Customs Inspection Facility at the Container Terminal of Kolkata Dock System or from the date of notification of the order passed in this case in the gazette of India, whichever is earlier.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/2014]

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.